

Planning in actie: de rol van cijfers in het Uplace-debat

Kobe Boussauw & Dirk Lauwers

Abstract

In februari 2015 bereikte de controverse rond het geplande Uplace-winkelcomplex in Machelen ongekende hoogten. Tegenstanders van het project wonnen langzaam terrein, aangevoerd door de oppositie in het Vlaams Parlement, die zich steeds hardnekkiger in het dossier vastbeet. Niemand werd gespaard: studiebureaus, academici en al dan niet voormalige ministers moesten het ontgelden.

Wat opmerkelijk is aan dit debat, is dat het in belangrijke mate door cijfers is gestuurd. De auteurs van deze bijdrage speelden daar een eigen rol in, door te stellen dat de manier waarop er over het verwachte aandeel openbaar-vervoergebruikers gecommuniceerd werd de waarheid geweld aandeed. Dat we tegenwind konden verwachten, stond in de sterren geschreven. Maar het spel werd wel erg hard gespeeld. Op allerlei publieke fora werd onder vakgenoten over de empirische onderbouwing en de gebruikte methodologie gediscussieerd. Politici hadden het dan weer over de integriteit en betrouwbaarheid van de experts en de procedures, terwijl het publieke debat zich concentreerde rond de wenselijkheid van het project en de geloofwaardigheid van de op cijfers gesteunde besluitvorming.

We maken in deze paper een beknopte reconstructie en zien parallellen met het werk van Flyvbjerg (*Rationality and Power: Democracy in Practice*), Taleb (*The Black Swan*), en Forester (*Planning in the Face of Power*).

Planning in actie: de rol van cijfers in het Uplace-debat

Kobe Boussauw¹ & Dirk Lauwers²

Stellingen:

- Het gebruik van verkeersmodellen houdt het gevaar in dat een deel van de democratische doelstellingen van ruimtelijke planningsprocessen omzeild wordt.
- Planners kunnen slechts succesvol zijn in hun vak als ze zelf geëngageerd zijn en kritische vragen durven stellen, ook in een klimaat van serieuze politieke druk en ook binnen een bureaucratistische context.
- Meer nog dan alle studies en tegenstudies heeft het ‘interview met de ambtenaar die Uplace goedkeurde’ op Youtube de problemen met het dossier in kwestie zichtbaar gemaakt bij het brede publiek.

¹ Vrije Universiteit Brussel, Cosmopolis Centre for Urban Research, Pleinlaan 2, 1050 Brussel
E-mail: kobe.boussauw@vub.ac.be

² Universiteit Gent, Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning, Vrijdagmarkt 10/301, 9000 Gent
E-mail: dirk.lauwers@ugent.be

Planning in actie: de rol van cijfers in het Uplace-debat

Kobe Boussauw - kobe.boussauw@vub.ac.be

Dirk Lauwers – dirk.lauwers@ugent.be

Vrije Universiteit Brussel - Cosmopolis

Universiteit Gent - Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning

Abstract

In februari 2015 bereikte de controverse rond het geplande Uplace-winkelcomplex in Machelen ongekende hoogten. Tegenstanders van het project wonnen langzaam terrein, aangevoerd door de oppositie in het Vlaams Parlement, die zich steeds hardnekkiger in het dossier vastbeet. Niemand werd gespaard: studiebureaus, academici en al dan niet voormalige ministers moesten het ontgelden.

Wat opmerkelijk is aan dit debat, is dat het in belangrijke mate door cijfers is gestuurd. De auteurs van deze bijdrage speelden daar een eigen rol in, door te stellen dat de manier waarop er over het verwachte aandeel openbaar-vervoergebruikers gecommuniceerd werd de waarheid geweld aandeed. Dat we tegenwind konden verwachten, stond in de sterren geschreven. Maar het spel werd wel erg hard gespeeld. Op allerlei publieke fora werd onder vakgenoten over de empirische onderbouwing en de gebruikte methodologie gediscussieerd. Politici hadden het dan weer over de integriteit en betrouwbaarheid van de experts en de procedures, terwijl het publieke debat zich concentreerde rond de wenselijkheid van het project en de geloofwaardigheid van de op cijfers gesteunde besluitvorming.

We maken in deze paper een beknopte reconstructie en zien parallellen met het werk van Flyvbjerg (*Rationality and Power: Democracy in Practice*), Forester (*Planning in the Face of Power*), en Taleb (*The Black Swan*).

Inleiding

We schrijven 30 mei 2012. Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, levert een milieuvergunning af aan de firma Uplace, die eerder al een stedenbouwkundige vergunning had gekregen voor de realisatie van haar complex in Machelen. Uplace-Brussel, zoals het project genoemd wordt, zal onder meer 55000 vierkante meter winkelruimte en een gelijkaardige oppervlakte bureauimte bevatten, als ook een cinemacomplex en een aantal recreatieve attracties. Het complex zal bediend worden door een nieuwe afrit, een pendelbus naar het station van Vilvoorde, en op termijn ook door een splinternieuwe tramlijn en een eigen stopplaats op de spoorlijn Brussel-Mechelen. De eerste ideeën voor het project dateren al van 2006, en werden in 2009 bevestigd in een brownfieldconvenant, waarin de Vlaamse overheid zich engageert om het project te faciliteren. Hoewel bouw- en milieuvergunningen nooit op voorhand ‘beloofd’ kunnen worden, hield de goedkeuring van dit brownfieldconvenant door de Vlaamse regering toch het signaal in dat de overheid geen obstakels in de weg zou liggen voor de effectieve realisatie. De Vlaamse regering zag dan ook heel wat voordelen in het project: men had eindelijk een mooie bestemming voor de voormalige vervuilde industriële site van de Marly-cokesfabriek, en bovendien zouden er in de Brusselse noordrand jobs voor laaggeschoolden bij komen.

De tegenstand tegen het project was echter van in het begin voelbaar. In 2009 was de goedkeuring van het brownfieldconvenant, op de laatste ministerraad voor de verkiezingen, zowat de laatste actie van de

toenmalige Vlaamse regering. Wellicht niet toevallig, want aangezien de Uplace-terreinen toen al gesaneerd waren, is het nooit helemaal duidelijk geworden waarom er zonnig een convenant, bedoeld voor vervuilde industriegronden, moest afgesloten worden (Van den Abeele, 2012).

Het voorbereidende proces had dan ook al heel wat voeten in de aarde gehad, en een aantal voor de hand liggende tegenstanders waren al even de messen aan het wetten (Willems en Swinnen, 2012). Unizo, dat de zelfstandige ondernemers vertegenwoordigt en vreest voor de levensvatbaarheid van de bestaande kleinhandel. De stad Vilvoorde, die er net met grote moeite in geslaagd was om haar stadscentrum wat nieuw leven in te blazen. De stad Leuven, die ook haar eigen middenstand bedreigd zag. Touring, die het niet kon hebben dat haar leden-automobilisten nog wat langer op de ring zouden vaststaan. De Bond Beter Leefmilieu, die weinig heil zag in nog meer auto-gerichte ontwikkeling en bijkomend fijn stof.

Het milieueffectenrapport

Maar Uplace had in het kader van het project-milieueffectenrapport (MER) een aantal antwoorden klaar. Het rapport voorziet milderende maatregelen, waardoor het complex ook vlot bereikbaar wordt met het openbaar vervoer. In een eerste fase wordt een bus ingelegd naar het station van Vilvoorde. In een tweede fase wordt de zogenaamde ringtram gebouwd, een onderdeel van het project Brabantnet van De Lijn. De tram zal de luchthaven bedienen, alsook een aantal Vlaamse gemeenten in de noordrand, en krijgt nu dus ook een halte bij Uplace. Ook wil men de treinstopplaats Buda verplaatsen naar de Kerklaan, zodat het project per trein bereikbaar is. Over parkeren heeft men eveneens nagedacht, maar men heeft besloten dat het vooral belangrijk is dat er voldoende parkeerplaatsen zouden zijn (6000 stuks) en dat het parkeren gratis moet zijn.

Het MER maakt een inschatting van de verkeersproductie van het project. Men gebruikt daarvoor de kengetallen van de Nederlandse organisatie CROW. Op vrijdagavond tussen 17u en 18u ziet men dan 550 voertuigen bij het project aankomen, terwijl er 860 voertuigen het project verlaten. De impact op de bijkomende hoeveelheid verkeer op de wegen in de buurt, waaronder de Brusselse ring, blijft volgens de doorrekening met het Vlaams verkeersmodel echter beperkt, voornamelijk omwille van het optreden van een ‘verdringingseffect’¹. Het verdringingseffect houdt in dat de beschikbare capaciteit van het wegennet eerst en vooral gebruikt wordt door die bestuurders die bereid zijn om het langste aan te schuiven. Wie niet in de file wil staan, wordt verondersteld om ‘iets anders te doen’: thuis blijven, op een ander moment komen, een andere bestemming (zoals bijvoorbeeld een winkel dicht bij huis) bezoeken, verhuizen of van werk veranderen, of een ander vervoermiddel nemen (het openbaar vervoer of de fiets). De verdringingsassumptie gaat er dus van uit dat de bezoekers van het Uplace-project meer bereid zijn om aan te schuiven dan vrachtwagenchauffeurs of mensen die onderweg zijn van hun werk naar huis. Vervolgens maakt het MER een inschatting van het aandeel klanten dat met de auto zal komen. Gezien de ligging vertrekt men bij ongeveer 95% auto-gebruik, tenminste als er geen bijkomende maatregelen worden genomen. Maar: er komt een tram, en een trein. De combinatie van beide maatregelen zal het aandeel auto-gebruikers daardoor in eerste instantie reduceren tot ongeveer 75%, stelt men op basis van de Nederlandse kengetallen. Maar dat is nog zonder het verdringingseffect gerekend. Door ook tram en trein in het verkeersmodel te introduceren, wijst de software plots een deel van de klanten toe aan dit nieuwe openbaar vervoer. In het scenario voor 2020 rekent het model voor dat maar liefst 40% van de klanten met het openbaar vervoer zal komen.

Wat het model niet ziet, is dat wie met het openbaar vervoer komt, wellicht in een stedelijke omgeving woont, namelijk daar waar stations, en dus doorgaans ook winkels beschikbaar zijn. Met andere woorden: het openbaar vervoer boort een andere markt aan. Als de tram en trein er echt in slagen om veel

¹ In het Engels ‘capacity restraint’ genoemd, een bekend concept in de verkeersmodelleringspraktijk.

volk naar Uplace te loodsen, dan zullen dat wellicht bijkomende klanten zijn, die ‘gedraineerd’ worden uit de binnenstedelijke winkellocaties. Met andere woorden: het gaat o.i. grotendeels om extra klanten, niet om klanten die anders de auto zouden hebben genomen. Nog een redenering die het verkeersmodel niet kan maken, is dat potentiële klanten weleens hun gedrag zouden kunnen wijzigen als blijkt dat ze te lang in de file moeten staan. In plaats van ergens (in een station of halte die wellicht onpraktisch ver van huis ligt) op de tram of de trein te stappen, blijven ze misschien gewoon thuis of gaan ze een heel ander winkelcentrum bezoeken.

Kortom, er zitten wel wat haken en ogen aan de resultaten van de doorrekening met het Vlaams verkeersmodel. Eén en ander zou ons ertoe kunnen verleiden te besluiten dat dit model in het geheel niet geschikt is om de impact van dergelijke nieuwe projecten te simuleren. Het verkeersmodel is ontwikkeld als een zogenaamd ‘viertrapsmodel’, dat vooral sterk is in het simuleren van de distributie van verkeersstromen.² Dat wil zeggen dat het geschikt is om het effect van wijzigingen aan de verkeersinfrastructuur op de verdeling van bestaande verkeersstromen over het wegennet in te schatten. Wat het helaas niet kan, is het voorspellen van belangrijke veranderingen in het mobiliteitsgedrag van winkelende mensen, en al zeker niet op de lange termijn, wanneer er ook bijvoorbeeld verhuisgedrag in het spel is. De onzekerheden die eigen zijn aan het model zijn zo groot dat het niet zomaar de impact van nieuwe grootschalige projecten kan simuleren binnen een context van een oververzadigd verkeersnetwerk (Friso en Korver, 2008).

Ondanks deze complicaties lezen we in §5.1.4.4 van het milieueffectenrapport het volgende: “Door het oververzadigde wegennet genereert het model voor Uplace een auto-aandeel van slechts 63% in 2015 en 59% in 2020.” En iets verder: “De conclusie dat het Uplace-project slechts een zeer beperkte impact heeft op de doorstroming van het autoverkeer in het studiegebied, geldt op voorwaarde dat effectief een openbaarvervoer-aandeel van 35 à 40% kan gehaald worden.”

Het journaal

We schrijven nog steeds 30 mei 2012. In het Journaal op Eén komt minster-president Kris Peeters zelf de beslissing rond Uplace toelichten. Volgens Peeters zal op termijn maar liefst 40% van de bezoekers met het openbaar vervoer komen. Hij voegt eraan toe dat dat een zeer hoog percentage is, dat gerealiseerd zal worden door belangrijke investeringen die door de overheid zullen worden gedragen. Freek Braeckman, de journalist die het interview doet, sluit het gesprek af met de veelzeggende woorden: “En u gelooft dat? Bedankt mijnheer Peeters.” De twijfel is gezaaid.

Enkele dagen later. Eén van de auteurs dezer³ krijgt telefoon van het radioprogramma Peeters & Pichal. Of ik er wél iets van geloofde? Moeilijk te zeggen, natuurlijk. Het gaat hier niet om een kwestie van geloof, wel om het situeren van cijfers in de juiste context. Ik vertel hen dat ik het niet weet, hoeveel volk er met het openbaar vervoer naar Uplace zal trekken, maar ik kan wel wat meer algemene cijfers opzoeken.

Zo gezegd, zo gedaan. Op 5 juni zit ik in de studio van Radio 1 en licht ik toe dat in Vlaanderen vooral kleine boodschappen vaak met de fiets of te voet worden gedaan (in zowat 30% van de gevallen), maar dat het gebruik van het openbaar vervoer om te gaan winkelen beperkt is tot niet meer dan 3%, en dat dit wellicht vooral een zaak is van bezoekers van winkelstraten in de historische binnensteden die met de tram of de bus komen. Deze cijfers zijn afkomstig van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen, en hebben dus niet specifiek betrekking op grote winkelcentra, laat staan op randstedelijk gelegen winkelcentra. Veel meer kan ik hierover niet zeggen, behalve dan dat het me, met de genoemde cijfers

² Onze beschrijving hierboven is uiteraard sterk vereenvoudigd, maar geeft wel de essentie van het probleem aan.

³ Kobe Boussauw - we schakelen even over naar de eerste persoon.

in het achterhoofd, erg onwaarschijnlijk lijkt dat Uplace effectief een aandeel openbaarvervoergebruikers van 40% zou halen. De volgende dag worden mijn uitspraken geparafraseerd in Het Nieuwsblad.

Het onderzoek

Deze mediaoptredens lijken niet meer dan een fait-divers. Maar de discussie zet ons wel aan het denken. Is dit MER niet meer dan een grabbelbak van ideeën en cijfers, waar voor- maar ook tegenstanders van het project naar believen uit kunnen graaien in functie van de boodschap die ze willen brengen? En, concreter, zouden we zelf geen betere methode kunnen bedenken om het aandeel openbaarvervoergebruikers van randstedelijke winkelcentra te voorspellen, bijvoorbeeld door de vergelijking te maken met reeds bestaande complexen?

Dit lijkt ons iets voor de onderzoekslijn “polycentriciteit” van het Steunpunt Ruimte, waar wij (Dirk Lauwers, Kobe Boussauw, en in die tijd ook Ward Ronse) als onderzoeker bij betrokken zijn. Het Steunpunt Ruimte heeft als opdracht om kennis te ontwikkelen binnen het beleidsdomein ruimtelijke ordening, en de onderzoekslijn polycentriciteit kijkt specifiek naar de interactie tussen centrumvorming en mobiliteit.

We lijken een nieuw onderzoeksthema gevonden te hebben dat perfect binnen dit kader past. We werken het onderzoeksopzet uit. Het idee is om gegevens te verzamelen over de vervoerswijzekeuze van de klanten van zoveel mogelijk bestaande winkelcentra in België, en na te gaan in welke mate deze cijfers kunnen verklaard worden door de ligging van het winkelcentrum in kwestie. Het lijkt namelijk logisch dat kleinhandel in een stadscentrum, waar je moeilijk geraakt met de auto, parkeren duur is, openbaar vervoer volop beschikbaar is en veel mensen op wandel- of fietsafstand wonen, werken of school lopen, vooral klanten zal aantrekken die zonder auto komen. Winkels die zich langs de Brusselse ring bevinden, waar niemand woont, openbaar vervoer nog moet bedacht worden en parking gratis is, zullen wellicht vooral per auto bezocht worden. Althans, zo luidt onze hypothese.

Onze stelling lijkt verdedigbaar, maar vinden we genoeg gegevens om het effect van de ligging ook echt aan te tonen? Een dataset met winkelverplaatsingen die ons door het Vlaams Verkeerscentrum ter beschikking is gesteld blijkt ongeschikt, aangezien deze vooral individuele winkels bevat, en dus geen grootschalige winkelcentra. Ward zet de zoektocht verder, en legt contacten met de beheerders van de bestaande shoppingcentra. Voor zeventien locaties, verspreid over Vlaanderen, Brussel, en Wallonië, zijn gegevens over de vervoerswijzekeuze beschikbaar. Zijn dat er voldoende om een regressievergelijking op te baseren? Het lijkt wat nipt, maar helaas, meer gegevens zijn er niet beschikbaar.

Nochtans zijn de door ons veronderstelde patronen in de dataset duidelijk zichtbaar. In het afgelegen winkelcentrum B-Park bij Brugge (Brugge, fietsstad bij uitstek) komt 91% met de auto. In Shopping Zuid (in Gent-centrum) of City2 (in hartje Brussel) komt slechts 22% met de auto. Interessante cijfers, die duidelijk te maken hebben met de inbedding in het stedelijk weefsel. We bedenken een aantal variabelen die de inbedding in het stedelijk weefsel en de autoafhankelijkheid meetbaar moeten maken. Die variabelen hebben te maken met het aantal mensen dat in de buurt woont, de bereikbaarheid met de auto en met het openbaar vervoer, de winkeloppervlakte en de omvang van de parking. Niet alle variabelen zijn normaal verdeeld, en niet alle variabelen correleren met het aandeel automobilisten. Maar al snel vinden we dat het mogelijk is een regressiemodel te bouwen dat de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, het aantal omwonenden en de omvang van de parking als verklarende variabelen gebruikt voor het aandeel autogebruikers. In een verkennend lineair regressiemodel behalen we een R-kwadraat van ruim 85%, wat ongezien hoog is in onderzoek over verplaatsingsgedrag. We werken verder. We bouwen ook een model voor openbaar vervoer en voetgangers. We gebruiken voortaan een logistische vergelijking, die beter geschikt is om percentages te modelleren. We passen wegingsfactoren toe. Onze conclu-

sie is dat we vooral over het verwachte aandeel automobilisten behoorlijk betrouwbare uitspraken kunnen doen, zuiver op basis van de ligging van het winkelcentrum. Ook voor openbaar vervoer is de schatting vrij nauwkeurig. Voor voetgangers is de betrouwbaarheid al wat beperkter, en over het aandeel fietsers kunnen we op basis van onze resultaten geen betekenisvolle uitspraken doen.

Het is oktober 2013. Na vele berekeningen beschikken we nu over een tabel met coëfficiënten, die voor de leek echter nietszeggend zijn. Hoe kunnen we de betekenis van deze cijfers duidelijker illustreren? Eenvoudig, denken we, door het model om te keren en onze coëfficiënten aan te wenden om het verwachte aandeel automobilisten dat de drie nieuwe winkelcentra bij Brussel zal bezoeken te berekenen. Zo gezegd, zo gedaan. Voor Docks Brussel komen we op 65% automobilité, voor Neo op de Heizel vinden we 75%, en voor Uplace vinden we 95%. Als we de pendelbus en de tram toevoegen aan het project Uplace, dan zakt het cijfer tot 85%. Geen 60%, dus, zelfs niet voor Docks, dat van de drie projecten het minst grootschalige is en het best ingebed is in het stedelijk weefsel.

De communicatie

Zoals verwacht: de cijfers die minister-president Peeters in Het Journaal naar voren schoof doorstaan onze empirische toets niet. We denken ook niet dat het correct is dat dit soort ongeverifieerde cijfers aangewend worden om een megaproject als Uplace te rechtvaardigen. Het gaat hier om een autogericht project, dat op een intellectueel niet correcte manier als een vooral op openbaar vervoer georiënteerde onderneming wordt verkocht. Dus stappen we ditmaal zelf naar de pers. Op maandag 28 oktober 2013 verschijnt ons opiniestuk in De Morgen, waarin we op basis van ons eigen rekenwerk voorbehoud maken bij de optimistische manier waarop eerder gecommuniceerd werd over de effecten van Uplace op de mobiliteit in de omgeving van Brussel.

We krijgen heel wat enthousiaste en nieuwsgierige reacties, onder meer vanuit de vastgoedsector waar men zich afvraagt waarom onze resultaten zoveel beter bij de realiteit lijken aan te sluiten dan al die eigen projectstudies waar men steeds zoveel voor betaalt.

Om geen misverstanden te creëren over de inhoudelijke verantwoordelijkheid van het onderzoek, hebben we het Steunpunt Ruimte niet vermeld in het opiniestuk. Maar ons onderzoek moet ook gerapporteerd worden aan het Steunpunt. We vijlen de scherpe kantjes ervan af en maken de interpretatie van onze resultaten zo een stuk lichter verteerbaar. Het wordt een mooi rapportje met als titel “Winkelcentra en de vervoerswijze van hun bezoekers: de invloed van de bestemming”. Het onderzoek is inmiddels ook al gepresenteerd op twee wetenschappelijke congressen.

De begeleidende ambtenaren vinden dat ons rapport interessant materiaal bevat, en het werkstuk wordt goedgekeurd in juni 2014, op een moment waarop Vlaanderen wegens de verkiezingen even op een nieuwe regering wacht. Vervolgens wordt het rapport op de website van het Steunpunt Ruimte gepubliceerd.

Maar daarmee is voor ons de kous nog niet af. Wetenschappelijk werk wordt tegenwoordig maar op waarde geschat als het gepubliceerd is in een tijdschrift met zogenaamde ‘peer review’, beoordeeld door vakgenoten dus.

We vertalen het artikel, inclusief de kritische paragrafen, in het Engels en sturen het in naar het tijdschrift *European Planning Studies*. De commentaren van de referenten zijn eerder positief, maar vragen wel om een aantal aanpassingen. We voeren de gevraagde verbeteringen door en sturen een tweede versie van het artikel in. Op 10 september 2014 krijgen we bericht dat het artikel aanvaard wordt en zal gepubliceerd worden. Het duurt nog even voor de layout in orde is, maar op 16 oktober verschijnt de publicatie op de website van het tijdschrift (Ronse et al., 2014). Hoeft het gezegd dat we hier erg tevreden mee zijn?

De commotie

Inmiddels was de milieuvergunning voor Uplace geschorst, en vervolgens vernietigd door de Raad van State. De redenen die die Raad aanvoert hebben onder andere te maken met de mobiliteit maar zijn, voor zover wij weten, niet op ons onderzoek gebaseerd. Minister Schauvliege, die in de nieuwe Vlaamse regering niet langer alleen voor leefmilieu, maar ook voor ruimtelijke ordening bevoegd is, bereidt een nieuwe vergunning voor.

Eind oktober 2014 neemt een journalist van De Standaard contact met ons op. Of er nog nieuws is in verband met dit dossier. Niet van onze kant, laten we weten, ons onderzoek daarover is al een poosje afgerond. Het enige nieuws is dat het onderzoek inmiddels ook in de vakpers verschenen is en nu dus ook over een vorm van wetenschappelijke legitimatie beschikt.

Eind november krijgen we een e-mail van het Vilvoordse stadsbestuur, waarin men vraagt naar onze studie. Er volgt wat telefoonverkeer waarin we ons engageren om, indien gewenst, onze studie in het Vlaams Parlement te komen toelichten.

Het duurt niet lang of onze studie duikt op in het parlement, en vervolgens in de pers. Op 11 december kopt het Nieuwsblad, enigszins ongenueanceerd “Onderzoekers maken verkeersstudie Uplace met de grond gelijk”. Tal van kranten volgen in de loop van de volgende dagen. Op 17 december schrijft De Tijd dat minister Schauvliege de beslissing over de milieuvergunning met 60 dagen uitstelt, een actie waarvoor ze zich baseert op onze studie.

Ook op 17 december reageert Uplace in Het Laatste Nieuws. Zij hebben bedenkingen bij het ontbreken van het nieuwe treinstation (waarover toen overigens nog steeds geen akkoord was met Infrabel) in onze analyse, en bovendien zouden wij het aandeel automobilisten onder de bezoekers van de bestaande winkelcentra Woluwe en Westland overschat hebben.

De laatste bewering interesseert ons wel. Zou het kunnen dat het aandeel automobilisten inderdaad in dalende lijn is? We nemen contact op met de journalist van het artikel, die ons doorverwijst naar Uplace zelf. Hij heeft de cijfers namelijk rechtstreeks overgenomen uit een persbericht van het bedrijf, en heeft deze niet geverifieerd.

Op onze volgende email komt twee dagen later antwoord. Ja, wij hebben meer recente cijfers, zo klinkt het, maar of we deze niet in een persoonlijk gesprek kunnen bekijken. Want Uplace is erg geïnteresseerd in onze studie, en de CEO zou ons graag enkele vragen willen kunnen stellen.

Met ons tweeën spreken we af om in te gaan op de uitnodiging. We hebben per slot van rekening niets te verbergen, en zo’n gesprek kan enkel bijdragen tot de transparantie van het debat. We spreken af dat we op 14 januari naar de zetel van het bedrijf komen. We verzoeken ook om al op voorhand inzicht te kunnen krijgen in de nieuwe cijfers, maar daar gaat men niet op in.

Het kasteel

Op 14 januari begeven we ons - per auto weliswaar, gezien de randstedelijke ligging - naar het kasteel van Bever, te Strombeek-Bever. Een openzwaaiende poort verbergt een honderden meters lange, met beuken geflankeerde oprijlaan. De poort zwaait achter ons dicht. We betreden de wereld van het grootkapitaal.

Het regent hard als we ons van de parking naar het kasteel begeven. We worden ontvangen door de man met wie de contacten waren verlopen, en binnengeloodst in een riante vergaderzaal. Groot is onze verbazing als we niet enkel een afspraak blijken te hebben met de CEO en zijn adjunct, maar ook met vier mensen van de studiebureaus die voor Uplace werken. Het voelt enigszins ongemakkelijk: aangezien de beroepswereld van ruimtelijke planners en mobiliteitsdeskundigen klein is, zijn deze mensen geen onbekenden voor ons.

Het gesprek verloopt eerder stroef. We krijgen te horen dat onze geschriften al miljoenen gekost hebben aan het bedrijf, en dat we 3000 jobs op de helling zetten. Verder wordt ons duidelijk gemaakt hoe onverantwoord het was om de algemene conclusies van ons onderzoek zomaar op een concreet project toe te passen. Of zijn we soms niet akkoord dat onze studie het MER niet zomaar vervangt? Met dat laatste gaan we akkoord, maar onze conclusies nuanceren doen we niet. Nochtans krijgen we een reeks methodologische bedenkingen te horen. De treinstopplaats, de dataverzameling, wegingsfactoren en goodness-of-fit; het zijn zogenaamd allemaal erg zwakke punten in ons model.

Kortom, we worden handig, maar ons inziens onterecht, in de verdediging geduwd. Wij blijven er echter bij dat er een duidelijk patroon te zien is in onze gegevens, en dat Uplace een typisch voorbeeld is van een randstedelijk winkelcentrum, dat dus erg autogericht is en nooit als een op het openbaar vervoer georiënteerd project had mogen worden gecommuniceerd. We zijn anderzijds niet te beroerd om toe te geven dat ons model voor verbetering vatbaar is. Sterker zelfs: we willen graag meewerken aan de ontwikkeling van een verbeterde versie van ons model. Maar tijd om het zelf te doen hebben we niet. Bovendien geloven we niet dat de conclusies echt zouden wijzigen op basis van meer geavanceerde dataverzameling en modellering.

De sfeer verbetert er niet op. Kunnen we dan niet wat meer nadruk te leggen op onze eigen betrouwbaarheidsmarges? Bovendien, geen van de aanwezigen aan de tafel heeft ooit beweerd dat slechts 60 % van de bezoekers met de auto zouden komen: men is, zoals in het MER staat te lezen, vertrokken van 75 %. En of we de tussenresultaten van ons onderzoek, die niet in onze rapporten zijn opgenomen, niet willen bezorgen? Het zou toch wenselijk zijn als er een oplossing zou komen, liever nog vandaag dan morgen. Wij, auteurs, kijken elkaar aan. Wij zien het probleem niet echt. We hebben ter goeder trouw een onderzoek uitgevoerd waarvan we de waarde niet betwijfelen, en we hebben weinig ambitie om mee te helpen aan een campagne waarin de zwakste elementen van ons model zullen uitvergroot worden, met de uiteindelijke bedoeling om de boodschap zelf te ondergraven. Uiteindelijk is elk statistisch model voor kritiek vatbaar, niet alleen het onze maar ook dat waar het MER op gebaseerd is. De sfeer is niet hartelijk als we de zaal verlaten. Vrijdag zal men ons bellen, we krijgen tot dan bedenktijd over de vraag of we inzicht willen verschaffen in de tussentijdse resultaten. En anders wordt er wel een andere oplossing gevonden, krijgen we te horen. Pas als we de oprijlaan weer afrijden realiseren we ons dat we de nieuwe cijfers, waar we oorspronkelijk voor waren gekomen, niet eens hebben gezien.

De volgende dag, donderdag, is er één van druk overleg en heen-en-weer-getelefoneer. Maar iedereen aan wie we de situatie voorleggen raadt ons af om in het verhaal van de projectontwikkelaar mee te stappen. Als we overtuigd zijn van de kwaliteit van ons onderzoek, dan houden we daar beter aan vast. Dat is niet alleen het beste voor onze eigen geloofwaardigheid, het is ook het duidelijkst. Aan het eind van de dag hakken we de knoop door: we werken niet mee.

Op vrijdag wordt er opnieuw getelefoneerd, deze keer met de medewerkers van het bedrijf. We maken duidelijk dat we bij ons standpunt blijven, dat we weinig ruimte zien voor nuance, en dat we niet bereid zijn mee te werken aan het ondergraven van onze eigen studie. In het laatste telefoontje van de dag worden ons verontschuldiging aangeboden voor de vergadering die mogelijk niet geheel volgens het oorspronkelijke opzet zou zijn verlopen.

De tegenstudie

Op 30 januari stuurt de gemeente Machelen een persbericht uit, met in bijlage een doorlichting van onze eigen studie door het Nederlandse vekeersadviesbureau Significance. Niet geheel onverwacht: het spel wordt inderdaad hard gespeeld. Via een journalist krijgen we de studie van Significance in onze mailbox. De opdrachtgever is niet Uplace, maar de gemeente Machelen die, zoals bekend, voorstander is van het shoppingcenter. De opdrachthouder heeft niet eerder voor Uplace gewerkt, maar heeft, zo leert ons een

zoekopdracht op het internet, in het verleden wel al nauw samengewerkt met één van de studiebureaus van de projectontwikkelaar. Significance is gespecialiseerd in verkeersmodellering, en beperkt zich in haar nota tot methodologische commentaar. De onderzoekers zijn erg kritisch, maar leveren voor een stuk terechte opmerkingen. De dataverzameling zou beter kunnen, de analysemethode geavanceerder, en ons model bevat te weinig variabelen om te kunnen dienen als instrument om de vervoerswijzekeuze van winkelcentra op zo'n manier te modelleren dat er met alle eigenschappen van het winkelcentrum en haar klanten rekening is gehouden. Een deel van de commentaren lijken sterk op de kritiek die we op het overleg bij Uplace te horen hebben gekregen. Maar tussen de regels door lezen we ook appreciatie voor onze manier van denken, waarbij we het winkelcentrum zelf (en dus niet de klant) als verkeersgenererende actor zien. Bovendien schrijft men: "Het is niet zo dat wij willen stellen dat de uitkomsten van de toepassing (zoals die voor Uplace Machelen) per definitie heel anders zouden zijn als men rijkere data, completere modellen en modernere technieken had gebruikt. Daarvoor zou het nodig zijn zelf een modelanalyse uit te voeren." (De Jong & De Bok, 2015). Een interessante uitspraak, aangezien de onderzoekers niet naar het MER verwijzen, waar nochtans ook cijfers over de verwachte vervoerswijzeverdeling in staan. Men neemt niet het risico het MER nog eens te gaan verdedigen. Verder gaat men met deze commentaar voorbij aan ons belangrijkste argument, namelijk dat er in de hedendaagse milieueffectenrapportage nauwelijks rekening gehouden wordt met locatie-effecten, waarvan wij de invloed nochtans duidelijk hebben aangetoond. Met bepaalde specifieke eigenschappen (zoals het al of niet aanwezig zijn van een treinstation) kan ons model inderdaad niet overweg, maar het is wel degelijk genoeg om de 60-40-hypothese te ontcrachten en op dat punt het MER dus tegen te spreken.

Verder valt bij elke nieuwe confrontatie hetzelfde patroon op: men probeert op basis van technische argumenten aan te tonen hoe slecht ons model is, in plaats van de methode van het MER als valide te verdedigen en te illustreren hoe goed het MER wel is. Nog opvallend: sinds onze studie onder de aandacht is gekomen, lijkt iedereen die van ver of dichtbij bij Uplace betrokken is zich te haasten om te melden dat er volgens hem of haar nooit sprake is geweest van een 60-40-verdeling. Er is helemaal niemand meer die het 60-40-verhaal verdedigt.

Een deel van de pers pikt het rapport op, maar sommige media vinden het te complex om aan hun publiek uit te leggen en vermelden het niet. De Tijd schrijft "Nederlanders komen Uplace te hulp", en De Morgen kopt "Nederlandse onderzoekers halen resultaten mobiliteitsstudie Uplace onderuit".

De parlementaire commissie

In dezelfde week krijgen we de vraag om onze studie te gaan toelichten in het Vlaams parlement. De toelichting zal plaats vinden binnen de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken, op 12 februari. De leden van de Commissies Leefmilieu en Ruimtelijke Ordening, en Brusselse Aangelegenheden worden eveneens uitgenodigd om de vergadering bij te wonen. Zowel minister Schauvliege, bevoegd voor leefmilieu en ruimtelijke ordening, als minister Weyts, bevoegd voor mobiliteit en openbare werken, zullen de vergadering bijwonen.

De commissievergadering (die integraal te herbekijken is op Youtube (Vlaams Parlement, 2015)) start met onze eigen presentatie, waar we onze benadering en analyse nogmaals uit de doeken doen. De zaal zit behoorlijk vol, en er wordt door de meesten aandachtig geluisterd. Na onze uiteenzetting wordt een medewerker van het Vlaams Verkeerscentrum, die een stapel nota's bij zich heeft, naar voren geroepen. De nota's worden uitgedeeld aan alle aanwezigen, behalve aan ons, de twee sprekers. We waren niet op de hoogte van het bestaan van deze nota, maar helemaal vallen we niet meer uit de lucht: het is dan ook niet de eerste keer dat we op een vergadering geconfronteerd worden met onverwachte elementen.

De nota bevat opnieuw een reeks technische opmerkingen met de bedoeling om de bevindingen van ons eigen werk tenminste sterk te nuanceren, of mogelijk om er twijfel over te zaaien. Achteraf zullen we er

aan de uitgang van de commissiezaal nog in slagen om een kopietje van de nota mee te grissen. De nota bevat opnieuw een aantal opmerkingen waardoor ons onderzoek sterker zou kunnen worden gemaakt, maar ze bevat ook een aantal niet ter zake doende commentaren. Zo verwijt men ons geen data van het Verkeerscentrum zelf te hebben gebruikt, ook al beschikten we daarover. Dat de bedoelde dataset quasi geen winkelcomplexen bevat, maar voornamelijk individuele winkels, waaronder supermarkten, doe-het-zelfzaken en zelfs de dorpsbakker van Lochristi, wordt gemakshalve niet vermeld. En opnieuw, er worden geen argumenten aangereikt waarom de 60-40-verhouding van het MER wel geloofwaardig zou zijn.

Het wordt een uitgebreid debat, waarbij voor- en tegenstanders zich scherp profileren. We lijken voornamelijk gesteund te worden door de oppositie, die het moeilijk heeft met de vaststelling dat de Vlaamse overheid nota's laat schrijven met de bedoeling om onderzoek te ontkrachten dat ze zelf heeft gefinancierd. Interessant is ook dat de uitgedeelde nota voor de meeste parlementsleden Chinees is, en dat wordt ook met zoveel woorden gezegd. Enkele voorstanders van het Uplace-project zijn dan weer merkwaardig goed op de hoogte van een aantal technische elementen die zelfs de ministers niet kennen, maar die ons doen denken aan het gesprek in het kasteel. Op zeker ogenblik stelt minister Weyts dat er in het MER geen sprake is van een 60-40-verhouding, maar wel van een 75-25-verhouding. Deze bewering wordt echter onmiddellijk ontkracht door de aanwezigen die een kopie van het MER op hun schoot hebben klaarliggen.

De volgende dag rapporteert De Morgen uitgebreid over de commissievergadering. In de pers houdt onze geloofwaardigheid stand, terwijl de interventie met de nota van het Verkeerscentrum hier en daar op ongeloof onthaald wordt.

Het ruimtelijk uitvoeringsplan

Op de ministerraad van vrijdag 13 februari zal worden beslist over het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) dat een aantal herbestemmingen regelt voor het noordelijke deel van de Vlaamse rand, waarin ook Uplace gesitueerd is. Dit deel van het RUP was namelijk, net als de milieuvergunning voor Uplace, vernietigd door de Raad van State. Er wordt reikhalzend uitgekeken naar de beslissing, maar de ministerraad wordt halverwege de dag geschorst zodat er pas tegen de avond uitsluitel is. Men heeft beslist dat de toegelaten oppervlakte voor nieuwe kleinhandel in het gebied met één derde zal worden gereduceerd. Maar omdat de nieuwe milieuvergunningsprocedure voor Uplace inmiddels gewoon loopt, wordt Uplace zelf niet getroffen door deze beslissing. Met andere woorden: de reductie slaat enkel op eventuele kleinhandelsprojecten die nog bovenop Uplace zouden komen. De voorlopige vaststelling van het RUP betekent dat er opnieuw een openbaar onderzoek zal worden georganiseerd over de toekomst van het gebied, waarbinnen iedereen bezwaren kan indienen. Dit proces zal opnieuw een zestal maanden in beslag nemen.

Op 16 februari schrijft Paul De Grauwe, professor aan de London School of Economics, dat Uplace een symptoom is van overdreven vervlechting van politiek en zakenleven. Op 22 februari publiceert het Youtube-kanaal 'De Zesde Dag' een zogenaamd 'interview met de ambtenaar die Uplace goedkeurde', een parodie weliswaar⁴. Het filmpje wekt danig op de lachspieren en gaat binnen de kortste tijd viraal. Op het ogenblik waarop we dit schrijven is het meer dan 400000 keer bekeken. Ook wie zich niet interesseert voor het dossier, is plots wel op de hoogte van het project, en dan vooral van de nadelen ervan.

⁴ Te bekijken op <https://www.youtube.com/watch?v=HXHh7QLsqM4>

Op 23 februari komt de Vlaamse regering met een nieuwe studie op de proppen, waarin gesteld wordt dat onder de voorwaarden die in het nieuwe RUP voorgesteld worden, er zich geen ernstige verkeers-hinder zal voordien in de omgeving van het Uplace-project, en dat zelfs de tramlijn daar strikt genomen niet langer voor nodig is.

Ook deze nota komt in onze mailbox terecht. Men heeft de cijfers deze keer erg creatief geïnterpreteerd, en dat is ook hoe de media dit signaal opvat. De nota is vooral geschreven om de nieuwe beslissing van de Vlaamse regering over het RUP te rechtvaardigen en een antwoord te bieden op het eerdere vernietigingsbesluit van de Raad van State. Plots duikt ook het verhaal op dat het studiebureau dat de nota heeft geschreven ook voor Uplace werkt. Wij waren daarvan op de hoogte, maar het was ons niet zo hard opgevallen omdat het in Vlaanderen niet ongebruikelijk is dat studiebureaus die milieueffectenrapporten schrijven in opdracht van bedrijven, tegelijkertijd voor de overheid werken. Maar inderdaad, hier gaat het om twee verschillende perspectieven op één en hetzelfde project, geleverd door dezelfde consultant. De twijfel wordt nog versterkt doordat de logo's van beide bedrijven in de loop van de dag wel, dan weer even niet, en dan opnieuw wel op elkaars website te vinden zijn. Onnodig paniekvoetbal wellicht, maar weinig bijdragend aan de sereniteit van het debat.

Ook op 23 februari verklaart Louis Tobback, burgemeester van Leuven, dat hij alle rechtsmiddelen wil aanwenden om te verhinderen dat Uplace gebouwd wordt. Op 25 februari raakt bekend dat de laatste milieuvergunning voor Uplace vernietigd blijft. Het Vlaams Gewest was in cassatie gegaan tegen de vernietiging, maar het beroep is verworpen. Op 27 februari verklaart Bart Somers, burgemeester van Mechelen, dat hij Uplace liever niet ziet verrijzen. Ook op 27 februari schrijft Jan Bosschem, CEO van de beroepsvereniging van studiebureaus in De Standaard dat zijn leden de verdachtmakingen niet pikken.

Op 28 februari publiceren ondergetekenden, samen met vijf collega-professoren van de universiteiten van Gent, Leuven en Antwerpen, een opiniestuk in De Standaard waarin we pleiten voor het ontsluiten van het soort kennis dat zich bij gespecialiseerde studiebureaus bevindt en op die manier aan controle en maatschappelijk debat onttrokken wordt (Lauwers et al., 2015).

Op 7 maart zegt Bart De Wever, burgemeester van Antwerpen, in De Morgen dat hij, als hij zich in de plaats van Uplace zou bevinden, een schadevergoeding zou eisen van de Vlaamse regering en het project zou opbergen.

Besluit: ratio of macht?

Het verhaal is nog niet ten einde, maar wat vast staat is dat de kans dat Uplace er komt, intussen een stuk kleiner geworden is. Wat ook zeker is, is dat bij de planning van toekomstige projecten er iets nauwkeuriger naar de interactie ruimte-mobiliteit zal worden gekeken.

Maar welke rol hebben cijfers hier nu in gespeeld? Het antwoord is niet eenduidig. De cijfers over vervoerswijzekeuze werden gebruikt in een discours dat een project moest verantwoorden. Wij hebben aangetoond dat sommige van de oorspronkelijk genoemde cijfers weinig realistisch waren, waardoor de geloofwaardigheid van het hele project aangetast werd. Nochtans liggen de meeste tegenstanders niet erg wakker van het aandeel van de klanten dat met het openbaar vervoer komt. De echte argumenten zijn de verwachte aantasting van de kleinhandel in de kernen in de omgeving, en de op onomkeerbare wijze toenemende autoafhankelijkheid van het hele ruimtelijke systeem van de Brusselse regio. Onze studie was de enige die op een empirische manier kon aantonen dat sommige op het MER gebaseerde uitspraken met een korrel zout moesten genomen worden. Maar het echte probleem lag elders.

Initieel hadden we dan ook het gevoel dat onze studie vrij onschuldig was. We bestudeerden namelijk slechts een facet van het hele Uplace-dossier. We hadden het niet over de omvang van de verkeersstromen, we maakten geen inschatting van de toename van de congestie, het fijn stof, de impact op de

bestaande kleinhandel of de mogelijke schade voor het weefsel van de binnenstedelijke kernen. Nee, we bestudeerden enkel het aandeel klanten dat met de auto zou komen. We deden dat op een manier die rechtstreeks gestuurd was door een debat in de media, en dus niet eens door onszelf was geïnitieerd.

Interessanter dan het verschil tussen het model dat in het MER werd gebruikt en ons eigen model, is de manier waarop modelresultaten worden ingeschakeld in het discours van voor- of tegenstanders, en daar als heilige graal worden beschouwd. Om het discours te ontzenuwen, lijkt het in eerste instantie te volstaan het model te ontkrachten. Maar de hoge graad van techniciteit blijkt hier een struikelblok: uiteindelijk blijft de perceptie bepalend voor de uiteindelijke beslissing.

Nochtans legt dit verhaal een belangrijk pijnpunt bloot in de besluitvorming over grootschalige projecten. Modelresultaten worden toegeëigend door een beperkte groep van specialisten, die begrijpen hoe het model werkt en welke conclusies eruit kunnen worden getrokken. Maar zij zijn ook de enigen die zich in de positie bevinden om de communicatie van de modelresultaten in de door de opdrachtgever meest gewenste richting te sturen. Door het gebruik van statistische en verkeersmodellen krijgt de besluitvorming een erg technocratisch gehalte, en wordt een deel van de democratische doelstellingen van ruimtelijke planningsprocessen omzeild.

Het Uplace-dossier is geen alleenstaand geval. We zien dan ook een aantal parallellen met processen die in de literatuur over planning eerder al ruim aandacht hebben gekregen. Te Brömmelstroet en Bertolini (2008) bijvoorbeeld beschrijven het gebrek aan een gemeenschappelijke taal die zowel door ruimtelijke planners, transportplanners, als modelbouwers wordt begrepen, en hebben het over een “black box feeling”. Zij stellen een nieuwe methodiek van gemedieerde planningsondersteuning (‘mediated planning support’) voor, waarbij ook het gebruikte model zelf ontwikkeld wordt doorheen het planningsproces.

In een andere context beschrijft Nassim Nicholas Taleb in zijn “Zwarte Zwaan” (2007) de naïviteit waarmee verondersteld wordt dat steeds aan alle randvoorwaarden voldaan is waarbinnen een statistisch model bruikbaar is om voorspellingen te maken. Taleb argumenteert dat quasi alle in historisch opzicht ingrijpende gebeurtenissen zich hebben kunnen voltrekken doordat de gangbare visie op de toekomst de mogelijkheid van een onverwachte gebeurtenis over het hoofd had gezien. Hoewel dit voorbehoud in de context van dit artikel zowel op het MER als op ons eigen regressiemodel van toepassing is, moet dit boek vooral gelezen worden als een waarschuwing om beslissingen al te zeer te laten sturen door statistische uitkomsten.

Maar we zien ook parallellen met het werk van Bent Flyvbjerg, die in zijn boek “Rationality and Power” (1998) beschrijft hoe planningsbeslissingen voortkomen uit machtsstructuren die schijnbaar rationele argumenten aanwenden om hun eigen doelstellingen gerealiseerd te zien. Ook hier zijn er nogal wat raakvlakken met het Uplace-dossier. Cijfers worden gebruikt zolang ze de doelstellingen van het project ondersteunen, maar worden onder de mat geveegd van zodra ze aan kritiek worden blootgesteld. Argumenten die slechts één van de mogelijke visies op het project vertolken, en daardoor in essentie niet rationeel zijn, worden toch als dusdanig voorgesteld en in een strategisch gecommuniceerde boodschap opgenomen. We hebben het daarbij niet enkel over de mobiliteitskwestie, maar ook over de beeldvorming van een winkelcentrum als de enige mogelijke oplossing voor het braakliggende terrein in kwestie. En tenslotte wordt voor de hand liggende kritiek gesmoord middels een technisch discours dat de aandacht afleidt van de globale politieke vraag over de wenselijkheid van het project. De ontvangst op het kasteel en de tegenstudie horen ook in deze hoek thuis, waarbij kapitaal gemobiliseerd wordt om beeldvorming te sturen en tegenargumenten ongeloofwaardig te maken. Het inschakelen van experts en het gooien met cijfers en technische termen moet de ratio achter de argumentatie beklemtonen.

Verder stelt zich de vraag welke rol wijzelf, auteurs van dit artikel, in dit dossier konden of mochten spelen. Moeten wij als onderzoekers in de discipline van de ruimtelijke planning enkel fenomenen en

processen vanop afstand bestuderen, liefst van al wanneer ze zich in een ver verleden hebben voorgedaan? Of mogen wij interfereren in lopende planningsprocessen, bijvoorbeeld door erop te wijzen dat een probleem ook vanuit een ander perspectief, dat vooralsnog niet aan bod kwam, kan bekeken worden? Van John Forester (1988) leren wij dat planners slechts succesvol kunnen zijn als ze zelf geëngageerd zijn en kritische vragen durven stellen, ook in een klimaat van serieuze politieke druk en ook binnen een bureaucratische context. De planner heeft daarbij de taak om te informeren, en te detecteren welke actoren mogelijk blootstaan aan vormen van desinformatie. Een stelling die ons inziens nog sterker geldt in een academische context. Het bestuderen van planningsvoornemens houdt dan ook steeds de mogelijkheid in dat het bestudeerde proces zelf beïnvloed wordt door de studie.

We zouden dan ook willen besluiten met een pleidooi voor het opentrekken van planningsprocessen, zeker als het gaat om grote projecten met een bovenregionale impact, geïnitieerd door een private investeerder. En zoals Te Brömmelstroet en Bertolini (2008) voorstellen, moeten verkeersmodellen hun status van 'black box' afwerpen door in de vorm van publieke workshops opgebouwd en geïnterpreteerd te worden. Pas dan kunnen ze een rol spelen in democratische besluitvormingsprocessen.

Bibliografie

- De Jong, G., & De Bok, M. (2015). *Audit van het rapport 'Winkelcentra en de vervoerswijze van hun bezoekers: de invloed van de bestemming'*. Den Haag: Significance.
- Flyvbjerg, B. (1998). *Rationality and Power: Democracy in Practice*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Forester, J. (1988). *Planning in the Face of Power*. Berkeley: University of California Press.
- Friso, K., & Korver, W. (2008) Onzekerheden in prognosemodellen van het wegverkeer. Wat kunnen we er mee in netwerkmodellen? Santpoort: *Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk*.
- Lauwers, D., Allaert, G., Boussauw, K., Tampère, C., Proost, S., De Borger, B., & Coppens, T. (2015). Sloop de muur van kennis. *De Standaard*, 28 februari.
- Ronse, W., Boussauw, K., & Lauwers, D. (2014). Shopping centre siting and modal choice in Belgium: a destination-based analysis. *European Planning Studies* doi:10.1080/09654313.2014.965132.
- Taleb, N. N. (2007). *The Black Swan: The Impact of the Highly Improbable*. London: Penguin Books.
- Te Brömmelstroet, M., & Bertolini, L. (2008). Developing land use and transport PSS: Meaningful information through a dialogue between modelers and planners. *Transport Policy*, 15(4), 251-259.
- Van den Abeele, P. (2012). Uplace: geen winkel- maar vastgoedproject. *Nieuw Pierke*, http://www.nieuwpierke.be/forum_voor_democratie/nl/node/1111
- Vlaams Parlement. (2015). 12-02-2015 - Middagvergadering, <https://www.youtube.com/watch?v=pOTXHQq9Kw0>
- Willems, K., & Swinnen, G. (2012). Retailing in Belgium – A managerial perspective. *European Retail Research*, 26(1), 155-183.